

го давления является незначительной.

Список использованной литературы

1. Вебер М. Избранные произведения / сост. Ю. Н. Давыдов; под общ. ред. Ю. Н. Давыдова. М.: Професс, 1990.
2. Карпова Ю. А. Введение в социологию инноватики: учебник для вузов по специальности «Социология». СПб., 2004.
3. Пригожин А. И. Нововведения: стимулы и перспективы. М., 1989.
4. Александров В. А. Прогнозирование и управление нововведениями. Минск, 1988.
5. Zaltman C. Duncan R., Holbek J. Innovations & Organizations. New York: John Wiley & Sons, 1973.

А. Н. Новгородцева

КАЧЕСТВО ДОРОГ В РОССИИ: МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

Настоящее научное исследование выполнено Международным фондом «Достояние» с участием Новгородцевой А. Н. – как координатора, социолога и аналитика проекта – на средства государственной поддержки, выделенные Институтом Общественного Проектирования в качестве гранта в соответствии с распоряжением Президента Российской Федерации от 2 марта 2011 г. № 127–рп «Об обеспечении в 2011 году государственной поддержки некоммерческих неправительственных организаций, участвующих в развитии институтов гражданского общества».

Тема качества дорог является достаточно широко обсуждаемой, но мало изученной. Уровень обсуждения носит характер расследования и поиска виноватых. Предлагаются результаты исследования, целью которого является формирование комплексного подхода к проблеме, учет всех сторон взаимодействия: на уровне государственной власти, на уровне профессионалов дорожно-строительного бизнеса и на уровне пользователей. В данном случае, на основе использования количественно-качественного аппарата, стало возможным выявить функциональные и дисфункциональные явления существующие в данной системе.

Обратимся к методам реализации проекта, которые включают опрос, контент-анализ, фокус-группы и экспертные интервью. Вся совокупность методов применялась в нижеследующей географии исследования, а именно: в трех Федеральных округах, пяти городах: г. Екатеринбург Свердловской области (УрФО), г. Тюмень Тюменской области (УрФО), г. Краснодар (ЮФО), г. Иркутск Иркутской области (СибФО), г. Красноярск Красноярский край (СибФО).

Количественное исследование (уличное анкетирование). При оценке учитывались наиболее значимые для целевой группы факторы. Совокупная выборка составила 1019 респондентов. Были опрошены непосредственные пользователи автомобильных дорог; из приблизительно 200 лиц, опрошенных в каждом регионе, 20 % составили представители отрасли грузовых перевозок, 15 % – пассажирских перевозок и около 65% – автолюбители.

Качественное исследование. Контент-анализ Internet-ресурсов (кабинетное исследование). В рамках данного метода, во-первых, был проведен анализ в целом 26 Интернет-форумов из пяти рассматриваемых в исследовании регионов, при этом на 19 форумах темы, связанные с качеством дорог, уже присутствовали и в 7 были инициированы в ходе работы. В результате были выявлены факторы, рассматриваемые участниками форумов как влияющие на качество дорог в соответствующем регионе и в стране в целом, и выяснен удельный вес каждого из этих факторов в общественном восприятии проблемы. Во-вторых, был проведен контент-анализ масштабного массива сетевых СМИ, учитываемых в рамках проекта регионов, в результате которого были выделены 37 статей, посвященных дорожной проблематике. Это позволило выявить факторы, рассматриваемые в качестве определяющих для качества дорог в этом сегменте общественного информационного пространства. В-третьих, был проведен контент-анализ масштабного массива сетевых СМИ и специализированных сайтов, в результате чего были выбраны 8 материалов по мировому опыту строительства дорог, которые не только предоставляют информацию собственно о применяемых за рубежом технологиях, но и о том, что в рассматриваемой сфере привлекает основное внимание отечественной общественности. Осуществлен контент-анализ программ развития дорожной отрасли в регионах.

«Круглые столы». Каждый из 5 «круглых столов» проводился с участием специалистов, знающих особенности исследуемой сферы, представителей власти, проектных организаций, компаний-подрядчиков.

Экспертные интервью. Было проведено 54 интервью с представителями дорожно-строительной сферы. Были опрошены представители власти (госструктуры), проектных организаций, дорожных фондов, научно-исследовательских организаций, организаций-подрядчиков.

Столь комплексный подход в изучении данной темы позволил прийти к следующим основным выводам.

Большинство опрошенных в ходе исследования пользователей автотрасс, не имеющих отношения к дорожной отрасли, уверены, что дороги в стране находятся в неудовлетворительном состоянии. Эта, в общем-то, субъективная оценка подтверждается данными о количестве поломок, наносимых транспортным средствам из-за качества дорожного покрытия, и уровне финансовых средств, регулярно затрачиваемых автовладельцами на устранение этих поломок. Неудовлетворительное состояние дорог констатируется и в официальных документах, в частности, в Программах развития дорожной сети практически всех рассмотренных нами регионов (за исключением Краснодарского края, где в соответствующем документе такая оценка не выносится). В то же время участники экспертного опроса и «круглых столов», организованных в рамках настоящего исследования, – специалисты дорожной отрасли – значительно более сдержанны в своих оценках.

Но именно эксперты указали на существенные замечания, говоря о структуре и организации производственного процесса. Действующая сейчас система организации отрасли вызывает следующие критические замечания со стороны экспертов:

- Неопределенность институционального положения системы прогнозирования и стратегического планирования отрасли, влияющая на качество ее работы.
- Неадекватно ограниченная роль элемента системы, ответственного за научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР).
- Рассредоточение функций проектирования, строительства, ремонта и содержания.

Выделим факторы, определяющие неудовлетворительное состояние дорог в целом, а именно:

- дорог в разных руках;
- повышенный износ дорог в результате нарушения правил их эксплуатации;
- недостаточная развитость дорожной сети;
- недостаточность финансирования дорожной отрасли.

Факторы, негативно влияющие на качество строительства и ремонта дорог:

- система отбора подрядчиков;
- несвоевременность проведения тендеров на строительство и ремонт дорог, а также запоздалое финансирование;
- коррупция;
- устарелость отраслевой нормативной базы;
- несоблюдение технологий строительства и ремонта;
- качество материалов, применяемых при дорожном строительстве и ремонте;
- дефицит кадровых ресурсов и низкий уровень их профессиональной подготовки;
- низкий уровень контроля за состоянием дорог;
- неблагоприятные климатические и погодные условия – неучет этих факторов при строительстве и ремонте дорог;
- уровень обеспеченности отрасли современной техникой и оборудованием;
- наличие коммунальных сетей под дорогами в городах;
- осуществление работ на муниципальных дорогах без проекта.

Помимо указанных выше основанных факторов были зафиксированы уникальные высказывания:

- Наличие сложной системы принадлежности дорог (федеральные, местные и т. п.).
- Недопущение на российский рынок иностранных дорожно-строительных компаний и, как следствие, отсутствие на нем реальной конкуренции.
- Применение зимой активных противоледных реагентов, которые разъедают асфальт.
- Недостаточная уборка льда и снега в зимний период.

Помимо профессиональных решений специалистом, интересным становится и позиция пользователей дорог. Проблема дорог вызывает высокий уровень напряженности в обществе, именно поэтому повышается роль граждан-

ских инициатив: жители областей и городов готовы принимать активное участие в решении данной проблемы (уже существуют аналоги: «*Как делает объединение "Тагил без ям"!*»). Это явление может стать первой вехой в создании конструктивного и взаимовыгодного сотрудничества населения и органов власти на местном уровне. Именно в таком диалоге будет выстроена и система требований к качеству дорог (к примеру, наличие сливов). В этой связи наиболее радикальным предложением является наличие платных дорог! Население готово платить за качественные дороги. Этот факт в наибольшей степени выражает усталость жителей городов и областей от существующего состояния дорог («*Дорога должна быть платной. Заказчиком при строительстве должна выступить фирма, которая будет не только владеть дорогой, но и эксплуатировать эту дорогу. Каждый год дорога должна проходить аттестацию и, если не прошла, статус платной с нее снимается*»).

Завершая обзор предложенного исследования, отметим, что только комплексный подход и учет мнений и интересов различных субъектов данной сферы позволил не только найти «белые пятна» в исследуемой теме, но и предложить эффективные и неординарные решения проблем.

Л. А. Окуненко, Н. Г. Тагильцева

ОРГАНИЗАЦИЯ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УЧАЩИХСЯ В ШКОЛЕ С УГЛУБЛЕННЫМ ИЗУЧЕНИЕМ ПРЕДМЕТОВ ХУДОЖЕСТВЕННО-ЭСТЕТИЧЕСКОГО ЦИКЛА

Организация научно-исследовательской работы в стенах общеобразовательной школы во многом отличается от того же вида работы в стенах высших учебных заведений. В вузах студенты имеют широкий доступ к современному оборудованию, обширному специальному фонду научной литературы, им предоставляется возможность реализовать свои научные разработки в стенах тех учреждений, в которых они проходят производственную практику.

В режиме работы школы, которая не имеет значительного багажа научной литературы по определенной проблеме, в которой, как правило, отсутствует практическая база для реализации собственных научных поисков, важная роль в организации и осуществлении научно-исследовательской деятельности школьников отводится учителю. Он стимулирует интерес к тому или иному виду научно-исследовательской деятельности, планирует эту работу, включает в процесс ее реализации других субъектов: членов комитетов общественной экспертизы качества образования, студентов вузов, научных работников, учителей-предметников.

Однако одному учителю, заинтересованному в динамическом развитии такого важного направления как научно-исследовательская работа учащихся решать данную проблему сложно. В процесс ее осуществления должны быть включены: заместители директоров по научной работе, директора школ, учителя и, конечно, сами учащиеся. Для того, чтобы научная работа осуществлялась